

BOGÁR KÁROLY

Técsey Ferenc, a diósgyőri vasgyár múlt századbeli igazgatója

A mérnökök szakmai és társadalmi szerepéről szólva, úgy vélem, helyénvaló foglalkozni a kiváló kohász személyiségek közül Técsey Ferenc kohómérnökkel, a diósgyőri vasgyár múlt századbeli igazgatójával, az SM acélgyártás hazai bevezetőjével.

Técsey (Teutschl) Ferenc a diósgyőri vasgyárnak legnehezebb időszakában volt vezetőségi tagja, később igazgatója. A múlt század hetvenes éveiben még megszüntetésre javasolt vállalat az ő vezetése alatt Európa-szerte elismert kohászati bázissá fejlődött. Születésének 150. évfordulója alkalmából már megemlékezett róla Kiszely Gyula történész a Bányász-Kohász lapokban 1990-ben.

Napjainkban is aktuális megismerni az életével, tevékenységével kapcsolatos tényeket, tanulságokat levonni belőlük mind szakmai, mind vezetési-szervezési szempontból.

Mérnöki tehetségét, vezetői rátermettségét csak akkor értékelhetjük igazán, ha megismerjük azokat a nehézségeket, azokat a tervezési-szervezési hibákat, amelyekkel meg kellett küzdenie a vasmű fellendítése érdekében nyugdíjazásáig.

A diósgyőri vasgyár alapítása 1770 elején kezdődött. 1772 tavaszán gyűjtotta be Fazola Henrik egri lakatosmester az első faszenes nagyolvasztót a mai Ó-massa területén. Mindvégig anyagi nehézségekkel küzdve irányította a művet 1779-ben bekövetkezett haláláig. Ezután fia, Fazola Frigyes, a Selmezbányai Akadémia elvégzése után a gyárat a munkaigényes és jól értékesíthető minőségi acélgyártás fejlesztésével tette virágzóvá. Működése egybeesett a napóleoni háborúk hadikonjunktúrájával, amely után egy ideig visszaesés következett be a termelésben.

A XIX. század közepén a vaskohászat az egész világon rohamos fejlődésnek indult, aminek oka a vasútépítés terjedése volt. A magyarországi kapitalizmusnak a múlt század hatvanas éveiben bekövetkezett fejlődése nem hagyta érintetlenül a vízi energiával működő, elavultnak tekinthető diósgyőri vaskohászatot sem.

Az 1867. évi kegyezés után a magyar pénzügyminisztérium tervbe vette új vasgyár építését az időközben feltárt diósgyőri barnaszén lelőhelyekre alapozva. A szakvizsgálattal Péch Antal bányamérnököt, a selmezbányai igazgatóság vezetőjét bízták meg, aki szilárd meggyőződéssel vallotta, hogy az új vasgyár helyes, szakmailag felkészült vezetés mellett gazdaságossá tehető és a magyar gazdaságnak jelentős bázisává fejleszthető.

Az új diósgyőri vasgyár alapításakor elkövetett tervezési-vezetési hibákra Péch Antal 1873. február 8-án kelt jelentésében mutatott rá. Nevezetesen arra, hogy a tervezéssel, építéssel megbízott Glanzer Miksa, a fejezpataki kisebb vasmű igazgatója kiválasztása hiba volt, mivel műszaki gyakorlati ismeretei hiányosak voltak.

Hiba volt továbbá a felső vezetés részéről, hogy egy induló nagyobb vasmű szellemi foglalkozási létszámát 8 főben állapították meg, mely állott egy gondnokból, egy gondnoksági segédből, egy mérnökből, egy számvivőből, egy szertárnokból és két hutasegédből. Ezzel a létszámmal gyárat tervezni és felépíteni, még ha mind kiváló szakember is, szinte lehetetlen.

További hiba volt, hogy a minisztérium által segítségként Diósgyőrbe helyezett Cséti Ottó gépészmérnök, Borbély Lajos, Láng Sándor, Soltz Vilmos kohómérnökök javaslatait nem méltányolták a gyár vezetői, így azok eltávoztak.

Az elhibázott gyártervezés nem csupán diósgyőri jelenség volt. Hasonló hibák fordultak elő a salgótarjáni Vasfinomító Társulatnál is. Ezeken a hibákon pedig az a *Borbély Lajos* segített változtatni, akit Diósgyőrből elűztek.

1873-ban kitört a gazdasági válság, amely Magyarországon elsősorban a nehézipart sújtotta. A pénzügyminisztérium 1873. október 1-jével a gyár közvetlen felügyeletét Péch Antalra bízta. Péch, Glanzer azonnali áthelyezését kéri Zólyombrézóra és onnan *Hamerák Mihály* Diósgyőrbe helyezését igazgatónak. A megszüntetett diósgyőri bányagazgatóság létszámából Técsey Ferenc áthelyezését javasolja a vasgyárhoz hengermű főnökeknek.

Técsey Ferenc 1838-ban született Selmecebányán. 1858-ban itt szerzett kohómérnöki diplomát. Az ezt követő években sok helyen megfordult, szorgalmával, tudásával mindenütt kitűnt. Volt bányaszámvevőségi gyakornok, jegyző. Zólyombrézón vasmű ellenőr, a dobsinai vasműben művezető, a rónitzi vasműnél számtárnok helyettes, majd a szomolnoki m. kir. bánya, erdő és állami javak igazgatóságánál számtiszt.

Kohászati gyakorlati ismereteit Zólyombrézón *Hamerák Mihály* munkatársaként gyarapította a vasfinomítás terén, így kiválóan alkalmasnak bizonyult a diósgyőri vasműben a finomítási problémák megoldására. A pénzügyminisztérium Péch Antal javaslatait elfogadta és *Hamerákot*, *Técseyt* Diósgyőrbe helyezte át 1874. január 8-án.

Az Országgyűlésen az 1875. évi költségvetés tárgyalásakor a képviselők a gyár beszüntetését követelték – mint már korábban is, az 1872. évi költségvetés tárgyalásakor. Az Országgyűlés ekkor ismét elrendelte a gyár működésének felülvizsgálatát. Ezzel *Tunner Péter* pénzügyi tanácsost bízta meg, aki 1875. szeptember 13-án kelt jelentésében megállapította, hogy az új diósgyőri vasmű elhelyezése a diósgyőri barnaszén bányákra lett alapozva, de ezt a barnaszén nem lehet jól felhasználni kavart vas és hegesztett vas gyártásához, ezért az ostrai kőszénrel javasolta helyettesíteni. A kemencék építési terveiben, a hengerek kaliberezésében lényeges hibák fordultak elő. A gyártott termékek rossz minősége, a nagy önköltség, a nem megfelelő szén és kemencék, a helytelen kezelés következménye volt. Ez is bizonyíték arra, hogy mennyire helytelen volt a kellő kohászati tapasztalatokkal nem rendelkező Glanzer megbízása a gyár tervezésére és felépítésére.

Hamerák és *Técsey* minden tudásukat latbavetve kezdtek el dolgozni a gyár megmentésén, a vasfinomítás és hengerlés tökéletesítésén. Péch Antal 1875-ben külföldre küldte őket a korszerű acélgyártás tanulmányozására. Hazatérve, *Hamerák* és *Técsey* első és legfontosabb feladata volt, hogy a vasfinomítás és a hengerlés hibáit megszüntessék. *Hamerák* a hengerléshez a hengerek újraüregesítését, új hengerek gyártását rendelte el, s a diósgyőri barnaszén helyett dombraui szén használatát; egyúttal megkezdték a kemencék átépítését.

A külföldön szerzett tapasztalatok alapján tettek javaslatot az SM acélöntvények diósgyőri bevezetésére. A terveket a minisztérium jóváhagyta és felépítették az első diósgyőri acélművet. 1879. július 8-án csapolták Diósgyőrben az első adag martinacélt. Munkásságuk beváltotta a hozzáfűzött reményeket, ezért miniszteri elismerésben részesültek.

Az 1880-as év fordulópontot jelentett a gyár életében. A pénzügyminiszter előterjesztésére a vasgyárakat kivonták a bányagazgatóságok hatásköréből és a Központi Vasműigazgatóság felügyelete alá helyezték, melynek vezetője *Kerpely Antal* kohászprofesszor lett. A diósgyőri vasművet az Államvasutak Gépgyárával egyesítették *Zimmermann Frigyes* vezetése alatt. Az egyesítés után a gyárat különösen a magyar vasutak szükségleteinek kielégítése érdekében fejlesztették. 1880-ban *Técseyt* igazgatóhelyettesnek nevezik ki.

Már 1879-ben az első SM-acél adagok legyártásakor tapasztalták, hogy a savas bélésű kemencék-

ben gyártott acélból hengerelt sínek törtek. Péch Antal felkérésére Kerpely Antal adott szakvéleményt és javasolta, hogy a Thomas eljárással célszerű lenne a kemencéket bázikus bélésűre átépíteni. Az átépítést Técsey vezette sikeresen. A vezetés feladatául tűzték ki a Selmezbányai Bányaigazgatóság által előírt bürokratikus állami adminisztráció megszüntetését, a gyár újjászervezéséhez szükséges tőke megszerzését, a műszaki személyzet kiegészítését kiváló szakemberekkel, hogy a gyár átalakításához szükséges műszaki tervek elkészülhessenek. Zimmermann Técseyben kiváló segítséget kapott.

Técsey Ferenc tisztán látta, hogy a gyár felemelkedésének feltétele az, ha teljes kohászati vertikumot építenek ki és nemcsak sínhengerléssel foglalkoznak. 1882-ben üzembe helyezték az új Bessemer acélművet, melynek vezetésével *Kazetl Gusztáv* neubergi hutamestert bízták meg.

Técseynek főleg az acélgyártás továbbfejlesztésében eredményes munkatársa volt *Schröder Gyula* kohómérnök, aki 1880–92 között a gyár mérnöke volt, s főleg az acél gáztalanításával foglalkozott.

Técsey aktivitása és fejlesztő tevékenysége mindjobban kibontakozott. 1888-ban új reverzáló sínhengerművet helyeztek üzembe. 1890-ben több új termék gyártását honosították meg a kovácsműhely, gépműhely fejlesztése révén, mint mozdony, szerkocsi, vasúti koci kerékvázak, gépalatrészek. Az acélöntésű kerékvázak üzembiztonsági szempontból kiválóak voltak. Ausztriában is piacot találtak, ahol a Krupp-féle acélkereket is megelőzték. Técsey bevezeti a nagy méretű kovácsolt áruk gyártását. A martinacélmű továbbfejlesztése, a vertikális profil kiépítése eredményeképpen 1890-ben a diósgyőri gyár 49 400 t készárút termelt, évi nyeresége 1 M 197 ezer Ft volt. 1892-ben a gép- és kovácsműhelyt újból bővítették, új SM kemencét és öntvénytisztító műhelyt építettek. A Diósgyőri Acélöntöde gyártotta az Al-Duna szabályozásához a jó minőségű sziklavésőket, amelyek az előírt 90 ezer ütés helyett 250 ezret is kibírtak. Sín, váltó és hídanyag megrendelésekkel a gyárat elhalmozták. Az 1895-ben termelt készárú már 73 606 tonnára nőtt a gyártmányfejlesztés eredményeképpen.

A munkáslétszám 1870-ben 300 fő volt, 1880-ban 684, 1885-ben 1773, 1890-ben 2060, 1895-ben 4404. 1897-ben bevezették a durvalemezek, vastartók, U-vasak gyártását. A diósgyőri gyár készítette a budapesti Erzsébet-híd lánctag lemezeit. Ezek minősége és kivitele oly kiváló volt, hogy elnyerték az egész világ elismerését. A híd 60 tonnás horgonytartóját is a Diósgyőri Acélöntöde gyártotta, ez még ma is teljesíti feladatát a budai hídfőnél. Az acélöntöde sikerei közé tartozott a polai haditengerészet részére 1899-ben öntött 25 500 kg-os hadihajó előtönk is.

Az acélmű gyártmányfejlesztésében nagy jelentőségű volt, hogy 1898 végén megkezdtek a nikkel-acél gyártását a páncélgránátokhoz. Az elért eredményeket 1873-tól a század végéig Técsey Ferenc részben magában, részben kiváló munkatársaival együtt valósította meg. A csapatmunka közepontjában mindenkor ő állott.

Técsey Ferenc kreatív-innovatív tulajdonsága mellett ki kell emelni a társadalmi problémák iránti érzékenységet is. Az ő idejében épült ki a vasgyári lakótelep: 1878-ban 48 kettős lakóház, 1892-ben ismét 72 kettős, 1907-ben újabb 100 négyes osztású lakóház. 1887-ben épült fel a fiú- és leányiskola, 1890-ben a gyógyszertár, a Konzum, a tenispálya, 1896-ban a munkásétterem 1100 főt befogadó mozival, 1898-ban a vasgyári kórház. 1893-tól működött a szimfonikus zenekar és kitűnő énekkarok, a Jószerencse Önképzőkörben.

Técsey nemcsak kiváló mérnök és menedzser, hanem a kulturális élet mecénása is volt. 1901. október 31-én 44 évi szolgálat után vonult nyugdíjba és 1904. augusztus 9-én halt meg. Sírja a vasgyári temetőben van; nevét az egyik vasgyári utca őrzi, szobrát az Öntödei Múzeum Kohász Panteonja.

IRODALOM:

Kiszely Gyula: 150 éve született Técsey Ferenc kohómérnök, az SM acélöntvények hazai bevezetője. Bányászati és Kohászati Lapok, 1990. 3. szám.

Balogh Sándor: Diósgyőr Vasgyár lakótelepe. Északmagyarország, 1993. november 2.